MIESIĘCZNY DODATEK „NA TROPIE“

Rok I. 10 grudnia 1934 r. Nr. 7



Oficjalny Organ Kierownictwa Drużyn Żeglarskich

GEN. MARJUSZ ZARUSKI.

„ZAWISZA CZARNY.“

Wszystkim już dziś wiadomo, że Władze Związku Harcerstwa nabyły dla celów szkolnych duży okręt żaglowy z pomocniczym motorem. Na nim będą poznawały świat i zaprawiały się do żeglarstwa liczne rzesze młodych ludzi, związanych jedną wielką ideą a żyjące w ramach organizacji harcerskiej. Na nim poznają morze i zrozumieją, czem jest dziś morze dla Polski.

Wielki ten szkuner trójmasztowy będzie w ciągu zimy przerobiony na statek szkolny, mogący pomieścić około 60 ludzi. Na wiosnę będzie gotowy do żeglugi.

Jakąż nazwę będzie miał ten okręt harcerzy?

Złożyło się tak, że pierwszym klubowym jachtom polskim mnie przypadło w udziale nadać imiona. Sprawę tę zawsze rozważałem poważnie, mając to przekonanie, że kwestja nazwy statku posiada niemałe moralne znaczenie, zarówno dla tych, którzy na tym statku pływają, jak i dla tych, którzy nań patrzą. Wychodziłem z założenia, że nazwa statku powinna zawierać w sobie jakąś myśl głębszą, powinna być hasłem lub symbolem dla załogi.

Tak powstały nazwy: „Witeź“, „Junak“, „Mohort“. Chodziło mi o to, żeby zrozumiano, że na „Witeziu“ mogą pływać tylko witezie, na „Junaku“ — junacy, na „Mohorcie“ — spadkobiercy czujnego jak żóraw kresowego żołnierza. Wstyd na „Junaku“ być ciaraparą.

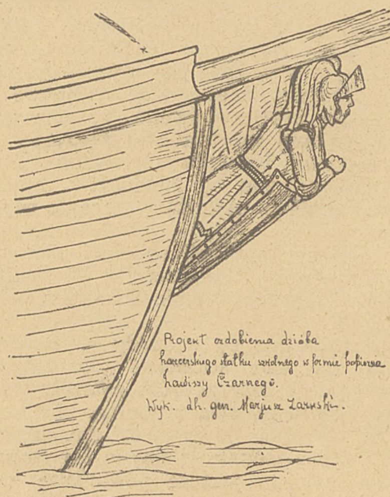
Statek harcerski prasa ochrzciła już imieniem „Harcerza“. Czy jest to jednak nazwa dobra? Nazwa „Harcerz“ jest tylko stwierdzeniem faktu, zahipotekowaniem niejako prawa własności. Idei w sobie nie zawiera. Ideę harcerską zawiera hasło: czuwaj! lecz słowo to ze względów gramatycznych nie nadaje się na nazwę statku (Czuwaj, Czuwaja, Czuwajowi etc.). Musimy zatem rozejrzeć się za innem.

Mógłbym przytoczyć długą litanję pięknie brzmiących, a nawet pociągających swoją treścią wewnętrzną imion statków. Czyż Kormorany, Albatrosy, a nawet Pingwiny nie nęcą swą egzotycznością? a ryby: Rekin, Haja, wreszcie Meteory, Komety lub boginki: Rusałka, Świtezianka, Syrena — swemi swoistemi cechami? Nie mówią jednak one nic o idei harcerskiej.

Prawdą jest, o czem już H. Spencer pisał, że bogactwa narodu nie stanowi urodzajność gleby, będącej w jego posiadaniu, ani minerały w głębi ziemi, ani liczne warsztaty i fabryki, lecz charaktery jego obywateli.

W naszych dziejach pod tym względem wysuwa się na pierwszy plan postać niezłomnego rycerza, Zawiszy Czarnego, którego zalety charakteru i słowność stały się przysłowiowe. Cnoty jego jako wzór przyjęło Prawo harcerskie.

Długa niewola i upadek moralny, który ją poprzedził, sprawiły, że charaktery nasze skarlały, znikła ofiarna miłość ojczyzny, rozwielmożniło się sobkostwo. Brak poczucia godności człowieka przerodził się w poczucie własnej słabości i nikczemne służalstwo. Zawisze Czarni odeszli.



Czyż dziś, gdy Harcerstwo w podstawach swej organizacji przyjęło zasady odrodzenia Narodu przez odrodzenie się wewnętrzne młodzieży, skupionej pod jego sztandarami, nie byłoby rzeczą wskazaną, ażeby okręt, który w daleki świat poniesie harcerzy — żeglarzy, imieniem swem przypominał im najbardziej istotną treść ich Prawa?

„Na słowie harcerza można polegać jak na Zawiszy“. Co to znaczy? To znaczy wszystko: alfę i omegę harcerstwa. Bo czyż harcerz, złożywszy takie przyrzeczenie, może złamać swe Prawo? czy przyjąwszy jaką służbę, może ją źle wykonywać? czy może, w myśl powyższego punktu, nie oddać na czas pożyczonych pieniędzy? zawieść, czyjegokolwiek zaufanie? być mydłkiem i krętaczem?

Nie, po stokroć nie!

Nie byłby chyba harcerzem, t. j. tym, który pragnie odrodzenia Narodu przez odrodzenie wewnętrzne samego siebie. Takiego lepiej, żeby w organizacji nie było.

Dlatego proponuję i gorąco pragnę, ażeby okręt harcerski nosił imię człowieka, który dziś już stał się niemal legendarną postacią, a był i jest uosobieniem cnoty rycerskiej.

Juljan Ursyn Niemcewicz w „Śpiewach historycznych“ tak maluje postać Zawiszy, zamierzającego samotrzeć rzucić się na Turków:

„Koń mój i zbroja! zawołał na sługę.
„Ten podaje miecz niezłomny,
„Czarną z srebrnemi gwiazdami kolczugę,
„Wkłada mu szyszak ogromny.
„Z pośrodka czuba czarna końska grzywa
„Jeży się w górę i na barki spływa.

— — — — — — — — — — — —

Na rufie szkunera harcerskiego powinien być napis:

„ZAWISZA CZARNY“,

rzeźbiona zaś w drzewie postać rycerza w czarnej zbroi powinna zdobić dziób jego.

Jak zdobyliśmy szkuner.

Rozbudowując program morski harcerstwa, Główna Kwatera uznała za konieczne posiadanie własnego ośrodka wyposażonego w tabor przybrzeżny, oraz pełnomorski.

Stanowisko to całkowicie podzieliła konferencja żeglarska, a następnie zostało zaakceptowane przez Przewodniczącego Związku, Dr. Grażyńskiego.

Rozpoczęliśmy więc gorączkowe poszukiwanie odpowiednich środków materjalnych, oraz ludzi do realizacji tak poważnego zamierzenia.

Po intensywnych wysiłkach Głównej Kwatery i przy energicznem poparciu Druha Przewodniczącego — pieniądze się znalazły. Czterdzieści tysięcy złotych otrzymaliśmy od komisji likwidacyjnej Komitetu Floty Narodowej, dwadzieścia tysięcy dał Państw. Urząd W. F. i P. W., dwa tysiące złotych Protektor Harc. Druż. Żegl. p. Admirał Świrski, oraz około dwóch tysięcy zł. uzbieraliśmy na Fundusz Żeglarski wśród drużyn.

Ludzie również się znaleźli. Specjalnie sprawę kupna szkunera forsował dh. por. Kuczyński, który był jednocześnie referentem spraw morskich w Głównej Kwaterze.

Na setki zapytań, rozesłanych przez Z. H. P., „sypnęły" się oferty. Proponowano nam kupno starych żaglowców, krążowników, kutrów rybackich, szkunerów 5-cio masztowych, luksusowych jachtów i t. p. Jak z powyższego widać oferowano nam „kaliber" okrętowy różnoraki. Wybór był jednak trudny. Statek kupowaliśmy w okresie, kiedy fracht na drobnicę i ładunki masowe w małych pojemnościach (150—300 t) bardzo się opłacały, więc awiatorzy niechętnie wyzbywali się statków, które miały widoki wysokich zarobków.

Po odrzuceniu ofert „cięższego kalibru" pozostało do wyboru kilkanaście propozycyj specjalnie odpowiadających harcerstwu.

Mozolne poszukiwania w portach Estonji i Finlandji nic nie dały, gdyż w międzyczasie szkunery podniosły żagle i poszły z frachtem do Danji. Tam też, według posiadanych informacyj, miały być ciekawe jednostki.

Istotnie dh. por. Kuczyński i p. kpt. Nowak znaleźli w Kopenhadze statek, który, ich zdaniem, odpowiadał wymaganiom. Statkiem tym był szkuner „Petrea".

Poszły w ruch telefony, depesze, listy i kartki.

Naczelne władze Związku zdecydowały kupno „Petrei". Wysłano pieniądze do Kopenhagi, a po dwóch tygodniach dh. por. Kuczyński przypłynął do Gdyni na trzymasztowym szkunerze. Formalności przejęcia statku trwały krótko, zapłacono 39.000 zł., spisano inwentarz, załoga szwedzka opuściła statek, a na jej miejsce weszli harcerze z H. O. M. w Jastarni.

Kapitanem „Petrei" został dh. por. Kuczyński, który po dokonaniu odprawy celnej podniósł harcerską banderę i wyszedł z portu Gdyńskiego do Jastarni. Dalsze losy naszego szkunera są już znane.

Dla H. O. M., w okresie budowy szopy, szkuner był „namiotem", co chronił przed deszczem, słońcem i zimnem. Szkuner był magazynem, salą wykładową i miejscem gdzie się hartowały kości tych wszystkich Druhów, którzy w domu zbyt miękko sypiają.

A gdy rolę „namiotu" pełnić rozpoczął 40 m. hangar, szkuner stał się znowu statkiem. Uczestnicy H. O. M-u z drżącemi łydkami wdrapywali się na jego 40-to metrowe maszty, ciągnęli faty, rozpinali płótniska trzech potężnych żagli, trzech sztaksli i jednego topsla. Wybierali cum, klęli w duchu kabestan i te... kotwice!



Wymowna grubość lin na naszym szkunerze.

Biegali z rufy na dziób, a z bukszprytu znowu na rufę. Miejsca mieli dość, bo statek jest 42 m długi, a 8 m szeroki. A gdy szkuner bez pomocy motoru, raz i drugi wyszedł z Jastarni i po paru dniach znowu przycumował się przy nabrzeżu, załoga z dumą mogła obserwować tłumy widzów zebranych na brzegu i podziwiających naprawdę potężny, jak na nasze stosunki nasz harcerski statek żaglowy.

Jakie plany ma kierownictwo D. Ż. w związku z wykorzystaniem szkunera w najbliższym okresie czasu? Remont i dostosowanie go do potrzeb szkolnego statku to rzecz najważniejsza. Szkuner obecnie jest handlowcem, a więc posiada zbyt mało pomieszczeń dla ludzi, a zbyt dużo miejsca do ładowania (275 ton). Szkuner przez zimę będzie oddany do stoczni, która poczyni odpowiednie przeróbki, jak budowa międzypokładu, kilku kabin, umywalni, ustępów i t. p. Następnie będzie się robiło starania, aby statek ten wyposażyć w nowy komplet żagli. Roboty linowe i takelunek prawdopodobnie przeprowadzone zostaną we własnym zakresie.

Powodzenie remontu uzależnione jest przedewszystkiem od funduszów, które trzeba będzie w najbliższym czasie uzyskać!

W okresie kampanji szkolnej 1935 r. szkuner zostanie wyłączony z H. O. M. i będzie służył wyłącznie do celów ćwiczebnych.

Przewidywane są wyjazdy do Sztokholmu na zlot starszego Skautingu, a następnie cztery podróże czterotygodniowe i dwie po dwa tygodnie. Dalsza podróż na okres zimy jest naturalnie możliwa, nic jednak dzisiaj w tej materji konkretnego jeszcze powiedzieć nie można.

Bewu.

Wiatr od morza.

Nasz zdobywca Atlantyku Dh. Władysław Wagner wyrusza wkrótce w dalszą podróż morską, biorąc z Ameryki kurs na Państwo Wschodzącego Słońca. Prawdopodobnie popłynie tym razem zupełnie samotnie (tak wynika z jego listu, pisanego z początkiem b. r.). Droga ta bynajmniej nie zapowiada się jako łatwiejsza od przeprawy przez Atlantyk. Dh. Wagner nietylko musi walczyć z burzami jako żeglarz! Ile to trudu musiał ponieść i przezwyciężyć przeszkód zanim udało mu się nowy jacht zakupić i zaopatrzyć. Ale wyszedł z tych trudności dzięki pomocy szczerych przyjaciół zwycięsko. I to nam, wszystkim żywo interesującym się jego losami (a interesują się napewno wszyscy harcerze) jest rękojmią, że młody, śmiały żeglarz-harcerz dokona zamierzonego wielkiego czynu. Szczęść Mu Boże i dobrych wiatrów. Poniżej podajemy fragmenty z listu Dh. Wagnera do p. mjr. Thuna, który łaskawie pozwolił fragmenty te przedrukować.

„Otóż po przyjeździe do Crisobol miałem zamiar zbudować nowy statek, lecz na mą prośbę Zarząd Kanału nie dał mi pozwolenia na zakup materjału w Zonie, tłumacząc się swym zatargiem z Panamą (Canal Zone — nazwa na teren przykanałowy). To było dla mnie ciosem, gdyż ceny w Republice Panama są dwukrotnie większe. Lecz wnet znalazły się inne. Dowiedziałem się, że na jeziorze Gatum jest do sprzedaży nowy, jeszcze nie wykończony jacht. Zaraz po świętach B. N. pojechałem na miejsce, obejrzałem go i zabrawszy właściciela do Panamy (miasta), zrobiłem kontrakt kupna. Załatwiwszy tę sprawę, kupiłem w Zonie tyle materjału, by wykończyć statek do tego stopnia, by można było spuścić go na wodę. A czas naglił. Pora deszczowa kończyła się, statek stojący od roku czasu na lądzie pod słońcem (właściciel nie miał pieniędzy na wykończenie) groził w innym wypadku całkowitem rozeschnięciem się. Zakasałem rękawy i wśród setek moskitów począłem pracować. W dniu 4 lutego spuściłem go na wodę i nająwszy motorówkę przyprowadziłem do portu Gatum. Na kilka dni przed tem zachorowałem. Przy pracy zerwałem mięsień na prawem ramieniu. Na łopatce mocno opuchło, a gorączka mię nie opuszczała. Miesiąc czasu trzymała mnie ta choroba i miesiąc czasu sprawy moje były zatrzymane w biegu. I w wyniku stało się źle. ...Nie mam żadnego wyjścia. Nie chciałbym, aby ten jacht, który mogę przysposobić do mej podróży samotnej naokoło świata za sumę 1000 dolarów został mi odebrany. To byłby wielki cios. To byłaby męczarnia dla mnie na kilka lat, gdyż do Polski bym nie wrócił, a zapisał się na jakiś statek na marynarza i pracował, by zarobić na drugi jacht albo już sam nie wiem, cobym zrobił... Fotografij więcej niestety nie mogę przysłać. Dwie pierwsze oznaczone literami a i b, to zdjęcia „Zjawy", trzecia, oznaczona literą c, to zdjęcie w Trynidadzie. Pozostałe pięć to zdjęcia z czasów, gdy prowadziłem w Gdyni drużynę harcerską..."

Takie trudności i kłopoty przechodził nasz żeglarz wówczas! Obecnie wszystko jest dobrze! Wszystkie trudności, dzięki pomocy przyjaciół i Druha Przew. Z. H. P. zostały już usunięte.

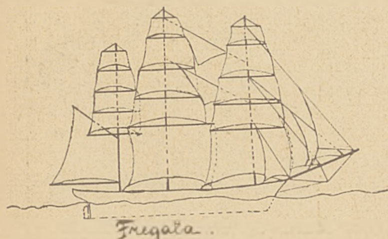
PHM. JANUSZ GRODZICKI.

Szkuner, czy fregata?

Sądzę, że kwestja rozważania zalet i wad ożaglowania gaflowego, w przeciwstawieniu do ożaglowania rejowego będzie obecnie na czasie, w związku z nabyciem przez Z. H. P. statku szkolnego, tembardziej, że każdy z nas ma mniej lub więcej realne projekty pływania na nim i odbywania dalekich podróży.

Przyjmując za podstawę, że wszyscy interesujący się temi sprawami, potrafią odróżnić fregatę od szkunera i znaleźć zasadnicze różnice w ich ożaglowaniu, podam ich zalety i wady i wnioski z tego wynikające, które zadecydowały spewnością o kupnie szkunera a nie statku rejowego.

Fregata (przykład: „Dar Pomorza").



Kto widział zdaleka, lub też oglądał zbliska „Dar Pomorza" a może nawet i wspinał się po jego masztach i rejach, ten jest przyduszony tą ilością lin i linek, o dziwnych i trudnych nazwach i skomplikowanym sposobem podnoszenia żagli.

Każdy myśli, e! to nie dla mnie, tu nie dałbym sobie rady, to za trudne! Istotnie zgłębienie wszystkich tajników ożaglowania fregaty jest rzeczą trudną i wymagającą poświęcenia temu dużej ilości czasu. Pamiętam moje pierwsze tygodnie zaokrętowania na „Darze Pomorza", kiedy to łaziliśmy po wszystkich masztach, rejach, ciągając pokolei za każdą linę i kombinując do czego mogą one służyć i jak się wobec tego która z nich nazywa. Pomijam już pierwsze ciarki przebiegające po plecach przy wchodzeniu na mars, lub saling gdy trzymając się rękami want i nogami wyblinek, wisiało się w powietrzu plecami do pokładu i wody.

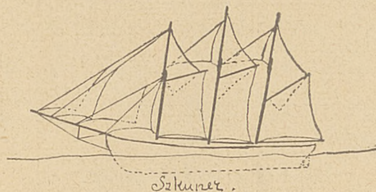
Wiele trzeba było włożyć pracy i chęci do opanowania tej litanji nazw lin i ich zastosowania, do nabrania wprawy w pracy na rozmaitych wysokościach, dochodzących do 35 mtr., na rejach, do przyzwyczajenia się do ciężkiej pracy zwijania żagli (na ktżdym maszcie jest ich po 5), stojąc na ruchomych pertach (linach przeciągniętych pod rejami) głową zwisając wdół, przy konieczności szybkiej orjentacji wśród setek lin i dwudziestu paru żagli.

Było nas około 80 ludzi załogi, lecz w nagłych wypadkach, gdy wszystkie wachty pracowały na pokładzie, nie było nas za dużo. To też gdy w przeciętnych warunkach przy pomocy tylko podwachty robiło się zwrot, to trwał on przeszło godzinę, bardzo rzadko kończąc się przed upływem 45 minut.

Gdy do tego dodamy tępe chodzenie fregaty pod wiatr, a więc bardzo ograniczoną możność halsowania, gdy weźmie się jeszcze pod uwagę dryf (pamiętam, że czas użyty na przejście „Daru Pomorza" od cypla Helu do Gdyni przy wietrze W. wynosił niekiedy 14 godzin) i trudność manewrowania, to łatwo można dojść do wniosku, że z małą załogą a nawet z dużą, lecz niezbyt zaawansowaną, bardzo ciężko jest żaglować zwłaszcza w ciasnych miejscach lub na krótkich odcinkach. Z tego wynika, że fregata może służyć do odbywania rejsów tylko na wielkich wodach i na wielkich odległościach.

Nie nadaje się więc ona do krótkich szkolnych pływań z załogą mało lub wcale nie orjentującą się w pracy żeglarskiej, mało wyrobioną a więc pomimo dobrych chęci mało skuteczną.

Przejdźmy teraz do rozważania zalet i wad innego statku, o ożaglowaniu nie rejowem, lecz gaflowem a więc typu szkunera. Szkuner zdaleka może mniej ładnie wyglądający niż fregata, jest od niej jakby skromniejszy, mniej na siebie zwraca uwagę strzelistością masztów i bogactwem żagli na nich rozpiętych.



Schemat ożaglowania szkunera.

Najważniejszą jego zaletą jest mało skomplikowane ożaglowanie i, co z tego wynika, mała ilość rąk, potrzebnych do roboty.

Na przeciętnym 3-masztowym szkunerze, takim n. p., jaki jest w posiadaniu Związku Harcerstwa, rzadko bywa więcej, niż 10 żagli, z których większość daje się obsłużyć z pokładu przy pomocy niewielu lin.

Taka mała ilość lin, a więc tych rzeczy, które przy każdym manewrze wymagają obsługi i stosunkowo łatwa praca na pokładzie, powodują, że z załogą, zaokrętowaną na parę dni przed wyruszeniem w podróż, można śmiało płynąć na morze bez żadnych obaw, gdyż załoga choćby niewiele interesująca się pracą żaglami, przez ten czas tak się ze wszystkimi linami oswoi, że po wyjściu na morze, będzie szybko i sprawnie wykonywać wszystkie czynności związane z manewrami lub żeglugą.

Ten fakt jest szczególnie ważny w naszych harcerskich stosunkach, gdzie załoga zaokrętowana, przypuśćmy na dwa tygodnie, nie tylko chce przez ten cały czas uczyć się nazw lin i pracy niemi, lecz też i podróżować.

Kwestja uzyskania odpowiedniej liczby załogi jest u nas mniejwięcej rozwiązaną, gdyż w harcerstwie zawsze znajduje się wielu kandydatów do wypraw.

Ważną jest też dla nas rzeczą, że, przyjmując z reguły na załogę szkunera ludzi mało obeznanych z pracą na żaglowcu, trzeba będzie liczyć się z tem, że do każdej roboty należy przydzielać więcej ludzi, aby nie przemęczać załogi. Na szkunerze da się to w zupełności pogodzić.

Szkuner oznacza się łatwością manewrowania, co jest dużą jego zaletą, jeżeli przeznaczony on jest do krótkich rejsów. Zwroty wykonuje on szybko, przy stosunkowo małej pracy załogi a chodząc ostro pod wiatr czyni halsowanie skutecznem.

Słabą stroną jego jest pewien procent nieudanych zwrotów przez sztag, co tłumaczy się tem, że, dochodząc do linji wiatru, statek traci szybkość i fala go zbija na stary hals. Przy dobrej znajomości wad i cech danego żaglowca procent ten zmniejsza się prawie do minimum i wypadki takie zdarzają się głównie z winy załogi, która opóźnia lub przyśpiesza jakiś manewr. Żeby zupełnie usunąć ten i tak mały odsetek nieudanych zwrotów, można na przedniem maszcie umieścić bryfok (reję z żaglem) a wówczas przy dojściu do łopotu, na bryfok będzie działać wiatr powodując cofanie się statku, przy którem można odpowiedniem działaniem steru przeprowadzić żaglowiec przez linję wiatru na przeciwny hals.

Rozważywszy wszystkie za i przeciw ożaglowaniu gaflowego i rejowego, pomijając już stosunek kosztów utrzymania na korzyść szkunera, który wypadnie mniejwięcej 1:4, należy stwierdzić, że jedynym statkiem odpowiadającym naszym celom, a mianowicie szkoleniu jaknajwiększej ilości harcerzy mało obeznanych z pracą żeglarską w jaknajkrótszym czasie, jest statek o ożaglowaniu gaflowem z niewielką może zmianą, jak umieszczenie bryfoka na przednim maszcie.

Od Redakcji.

Idąc za głosem ogólnej opinji, Redakcja „Żeglarza" przesuwa termin nadsyłania artykułów i materjału do konkursów, ogłoszonych w Nr. 6 „Żeglarza", — do dnia 15 lutego 1935 r.

Równocześnie Redakcja zwraca się do wszystkich Druhów Drużynowych Drużyn Żeglarskich o zainteresowanie drużyn konkursami. Byłoby bardzo celowem, aby we wszystkich drużynach zastępy zajęły się opracowaniem materjału na poszczególne konkursy. Da to niewątpliwie podstawę do wypełnienia programów pracy zastępów na najbliższe miesiące a drużyny mogą wygrać w konkursach sposób po kilka a nawet kilkanaście cennych książek.

Nadmieniamy, iż artykuły do konkursów nie powinne przekraczać swą objętością 4 stronic arkusza kancelaryjnego.

Pomyślnego wiatru i Czuwaj!

Obroty portu gdyńskiego w październiku.

Ruch statków i przeładunku towarów w porcie gdyńskim w miesiącu październiku był znaczny. Do portu przybyło i wyszło 17 okrętów o łącznej pojemności 743,771 tonn. Według ilości przeładowanego towaru zajmują państwa następującą kolejność: 1) Szwecja, 2) Niemcy, 3) Polska, 4) Danja, 5) Anglja, 6) Finlandja, 7) Włochy, 8) Norwegja, 9) U. S. A., 10) Grecja, 11) Holandja, 12) Łotwa, 13) Z. S. R. R., 14) Gdańsk, 15) Węgry, 16) Estonja, 17) Japonja, 18) Francja i 19) Litwa.

Z nawietrznej burty.

Karty wpisowe.

Ukazał się nowy List Okólny K. D. Ż. (Zy 17) poświęcony sprawom rejestracji zastępów i drużyn żeglarskich na 1935 r. Do powyższego listu dołączone są trzy karty wpisowe, które należy w dniu 15. XII. 34 r. wysłać bezpośrednio do:

1. Kierownictwa Drużyn Żeglarskich W-wa, Myśliwiecka 3,
2. do Komendy Chorągwi,
3. pozostawić w archiwum drużyny.

Poznańska Komenda Chorągwi

opracowała szczegółowy i bardzo interesujący program pracy Wydziału Żeglarskiego, prowadzonego przez pilota Chorągwi dha Hm. Sylwestra Woźniaka.

Między innemi Komenda przewiduje rozpoczęcie przystani żeglarskiej w Poznaniu, zorganizowanie akcji zbiórki na jacht pełnomorski Chorągwi, propagowanie szkutnictwa i modelarstwa, a szczególnie budowy modeli pływających, kursy żeglarskie i ślizgowe oraz ustalenie szlaków wodnych na terenie całej Polski (!).

Sprostowanie.

Podawana przez prasę codzienną wiadomość, jakoby w Ośrodku Żeglarskim nad jeź. Kiekrz wydarzył się wypadek utonięcia harcerza i Drużyny Wilków Morskich w Poznaniu, nie jest prawdziwy.

Chorągiew Wileńska otrzymała nowego pilota w osobie dha ster. morsk. Bohdanowicza Witolda, znanego pracownika w żeglarstwie wileńskiem i współpracownika redakcji „Żeglarza".

W planie pracy na najbliższy okres czasu ma Komenda Chorągwi urządzenie 10-dniowego kursu żeglarstwa na lodzie w styczniu 1935 r. w czasie kursu podharcmistrzowskiego w Trokach. Komenda już buduje w tym celu 4 ślizgi.

Dalej Komenda Chorągwi ma przed sobą pracę koło budowy ośrodka żeglarskiego nad jeziorem Narocz.

Błękitna Jedynka Żeglarska w Wilnie boryka się z trudnościami w ostatecznym wykończeniu przystani nad Wiljlą. W tym celu drużynowy dh Jurik Stefan organizuje zimowy obóz roboczy drużyny w przystani. Na program złoży się narciarstwo, stolarstwo i wyrób mebli dla przystani, wykłady i ćwiczenia z zakresu żeglarstwa i techniki harcerskiej, zaś wieczorami gawędy przy kominku. Zamierzeniom tym należy przyklasnąć!

Nowa przystań w Brześciu n/B.

W Brześciu dzięki staraniom komendanta chorągwi została zbudowana bardzo ładna przystań.

Przystań ta da doskonałe warunki pracy dla drużyn żeglarskich, oraz pomieści szereg lokali urzędowych K. Chorągwi.

Konferencja żeglarska.

Na odprawie pilotów ustalony zostanie ostateczny termin konferencji żeglarskiej, w/g wniosku G. K. H. Konferencję wspomnianą projektuje się zwołać do Warszawy w lutym 1935 r. Zniżka kolejowa 80% już zapewniona. Program i bliższe dane przyniosą Listy Okólne.

Nowe wydawnictwa

Już się ukazał nowy podręcznik żeglarza pod tytułem:



Zamówienia należy kierować do Administracji „Na Tropie", Katowice, ulica Szafranka. Cena 5 złotych.

Plan podróży naokoło świata statku szkolnego „Dar Pomorza"

wyjazd z Gdyni 16 września 1934 r.,

który podajemy ze względu na to, iż na statku znajdują się harcerze, z którymi możnaby nawiązać kontakt.

Port	Przybliżona data przyjścia	Data wyjścia	Adres	Najpóźniejszy termin wysłania listu z Polski
Kopenhaga	19. IX. 1934	22. IX. 1934	Kopenhaga Danja	18. IX. 1934
Santa Cruz	13. X. 1934	19. X. 1934	Santa Cruz de Teneriffe. Canary. Islands, Teneriffe, Wyspy Kanaryjskie	1. X. 1934
Santo Domingo	8. XI. 1934	14. XI. 1934	Santo Domingo, Haiti I. S. Republique St. Domingo	22. X. 1934
Colon	24. XI. 1934	27. XI. 1934	Colon, Panama Canal U. S. A.	4. XI. 1934
Panama	28. XI. 1934	2. XII. 1934	Panama. Panama Canal U. S. A.	14. XI. 1934
Honolulu	20. I. 1935	—	Honolulu, Hawaiian, Islands — U. S. A.	1. 1. 1935
Yokohama	18. II. 1935	26. II. 1935	Yokohama. Japan, Japonja via Siberia	6. II. 1935
Kobe	1. III. 1935	4. III. 1935	Kobe, Japan, Japonja via Siberia	14. II. 1935
Nagasaki	7. III. 1935	12. III. 1935	Nagasaki. Japan. Japonja via Siberia	22. II. 1935
Shanghai	17. III. 1935	22. III. 1935	Shanghai. China via Siberia	1. III. 1935
Hong Kong	29. III. 1935	3. IV. 1935	Hong-Kong. China via Siberia	11. III. 1935
Singapore	15. IV. 1935	20. IV. 1935	Singapore. Asia Straits Seltlements	20. III. 1935
Batawia	24. IV. 1935	30. IV. 1935	Batavia, Java Isl. Dutsh Col.	1. IV. 1935
Durban	21. V. 1935	28. VI. 1935	Durban. South Africa	
St. Helena	—	—	St. Helena Island (wyspa Św. Heleny)	5. VI. 1935
Gdynia	1. IX. 1935	—		1. VII. 1935

Uwaga: Na każdym liście, oprócz wyżej wymienionego adresu, należy dodać: c/o Harbour Master's Office, Polish Training Vessel „Dar Pomorza".

ŻEGLARZ miesięczny dodatek „NA TROPIE"
Adres Redakcji: Hm. Dr. L. Kohutek, Katowice, Drapacz Chmur 18.
Adres Administracji: „Na Tropie", Katowice, ulica Szafranka, Konto P. K. O. Nr. 305 330. — Prenumerata roczna łącznie z „Na Tropie" — 5 zł, dopłata do prenum. „Na Tropie" — 1 zł.